

**Handläggare**  
Helene Carlsson  
Telefon: 08 508 28 915

**Till**  
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden  
2017-11-14 p 18.

## **Bilpooler i Stockholm**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Godkänna miljöförvaltningens redovisning.

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef

Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Det här tjänsteutlåtandet ger en lägesbild över utveckling av, och attityder till, bilpool i Stockholm. Lägesbilden baseras på en rapport som Trivector låtit sammanställa på uppdrag av Miljöförvaltningen. Kompletterande statistik har dessutom hämtats från Stockholmarens och Miljön 2016” samt ”Stockholmsbussen hösten 2016”.

Vidare presenteras en överblick över miljöförvaltningens pågående arbete med bilpooler.

Avslutningsvis listas en rad möjliga insatser som staden kan initiera för att stärka och skynda på utvecklingen av delade bilar och mobilitetstjänster och för att säkerställa att nuvarande och ev. kommande insatser leder i önskad riktning.

Bilpoolerna växer. Sedan 2011 -2016 har antalet bilpoolsbilar ökat 4-5 ggr och antalet medlemmar närmare niofaldigats. Men trots den ökande trenden är utbredningen låg och bilpoolsbilar står för mindre än 2 promille av personbilarna i Stockholm. 2 procent av stockholmarna uppger att de har tillgång till en bilpoolsbil, 6 procent att de har provat och 35 procent att de skulle kunna tänka sig att prova.

## Bakgrund

Miljöförvaltningen har sedan 2014 haft i uppdrag att arbeta för att staden i ökande grad ska gå över till bilpool. Inom ramen för informationsarbetet som bedrivs av Miljöbilar i Stockholm har bilpooler också regelbundet avhandlats. Även innan 2014 har förvaltningen, i huvudsak inom ramen för miljöbilsarbetet, drivit bilpoolsprojekt inom stadens egna förvaltningar och bolag. Detta engagemang har fått till följd att förvaltningen då och då tagit tempen på bilpoolsmarknaden. Detta är första gången förvaltningen rapporterar om bilpoolstrenderna till Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

### Bilpooler miljö och trängsel

Bilpooler kan ge stockholmare god mobilitet utan nackdelarna av att äga en egen bil. Exakt hur bilpool påverkar övrigt resande med bil respektive utsläpp beror på en rad faktorer som hur lätt eller svårt respektive kostsamt det är att parkera egen bil, åka kollektivt och cykla för medlemmarna och varierar mellan undersökningar som gjorts på pooler med olika förutsättningar.

Den statliga utredningen för cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) anger att ”traditionella” bilpooler med stationerade bilar i de flesta studier ger tydliga klimatnyttor, dels genom minskade körsträckor och dels genom energieffektivare fordon. Dessutom minskar de p-behov och i förlängningen därav trängsel när en bilpoolsbil ersätter flera privatägda bilar med lägre nyttjandegrad. Den samlade effekten av fast bilpool sammanfattas till 39-54 procent minskade utsläpp av växthusgaser och att 16-34 procent av medlemmarna skulle köpt bil eller en andra bil om det inte funnits bilpool. Samma utredning anger att en fast poolbil ersätter 4-10 privatägda fordon.

### Många förutspår att framtidens bilar delas av flera

Bilpooler är inget nytt fenomen. Men den snabba tekniska utvecklingen liksom en tydlig vilja att bygga en tät och transportsnål stad förändrar förutsättningarna. Bilindustrin och även ”smarttech-sektorn” förutspår att människor i framtiden reser i delade och självstyrande fordon och skapar den rörlighet de behöver via smarta tjänster i molnet. Redan idag är nya bilar uppkopplade och allt fler kommer med inbyggda delningstjänster. Det ger helt nya sätt att hitta, boka och betala för användning av delade bilar. Detta i kombination med att nya delningstjänster etableras, nya betalssystem används av allt fler och att trafikinformationssystemen blir allt bättre skapar nya

förutsättningar. Det ökar förväntningarna på hur en stad kan och bör agera för att såväl stötta som reglera utvecklingen.

### Miljöförvaltningens arbete med bilpooler och kombinerad mobilitet

Stockholms stad deltar via Miljöförvaltningen i EU-projektet Eccentric. Där samordnar förvaltningen satsningar som vidareutvecklar flera olika plattformar för delning och nya sätt att ha bil. Dels vidareutvecklar två projektpartner, Snapcar och Gomore sina plattformar. Plattformarna låter stockholmare dela bil med varandra, ungefär som airBnB fungerar för semesterbostäder, samt söka och erbjuda samåkning. Dels initieras en satsning för att bygga upp en tjänst för kombinerad mobilitet i Stockholm. Huvudaktör är företaget UbiGo och samarbetsavtal har även tecknats mellan Miljöförvaltningen, UbiGo och SL.

Inom EU-projektet GrowSmarter, som leds av Miljöförvaltningen, kommer Stockholms hem erbjuda sina hyresgäster på Vallatorg (Årsta) bilpool med elbilar samt nya leveransmöjligheter för varor. Bilpoolen kommer även vara öppen för andra kunder än de som bor i Stockholms hems fastighet.

För tjänsteresor på de tekniska förvaltningarna finns redan idag en halvöppen bilpool i tekniska nämndhuset där några bilar från en kommersiell bilpoolsleverantör kan bokas av stadens personal på kontorstid medan bilarna får bokas av alla privatkunder i bilpoolen på kvällar och helger. Staden förbereder nu en upphandling av en betydligt större bilpool där fordonen används av stadens verksamheter vissa tider och är bokningsbara för stockholmare på andra tider. Upphandlingen genomförs av Serviceförvaltningen och Miljöförvaltningen i samarbete. Förutom att staden själv blir bildelare i större utsträckning, kan stadens övergång till poolbil bidra till att stockholmarna snabbare får tillgång till bilpoolsbilar på fler platser i Stockholm.

Utöver dessa konkreta satsningar deltar Miljöförvaltningen, tillsammans med Trafikkontoret och Exploateringskontoret, i Mistras forskningsprojekt SAMS som forskar och utvecklar nya mobilitetskoncept, i Vinnovas nätverk Kompis för pilotprojekt inom kombinerad mobilitet under regeringens samverkansprogram för framtidens transporter. Förvaltningen ingår även i referensgruppen till Rise Victorias projekt som studerar hur friflytande bilpooler utnyttjas i praktiken i 34 städer i världen. Under hösten 2017 kommer Miljöförvaltningen även att medverka i en referensgrupp

till Energimyndighetens satsning ”Hållbar mobilitet som tjänst” inom satsningen A Challenge for Sweden.

#### Andra förvaltningars arbete för bilpooler

Exploaterings- trafik- och stadsbyggnadskontorets arbetar med gröna p-tal och mobilitetsindex. Syftet med dessa verktyg är att åstadkomma en palett av resemöjligheter inom mobilitetspaketet vid nyexploateringar. Mobilitetspaketen ska göra det enkelt och attraktivt för boende i nya fastigheter att leva utan egen bil men med bibehållen rörlighet. I utbyte mot mobilitetspaketen sänker staden kraven på antal p-platser som ska byggas i anslutning till de nya bostäderna.

Stockholm parkering hyr ut över 200 platser i sina anläggningar till stationära bilpoolsbilar.

Trafikkontret redovisade sitt arbete för bilpooler i en lägesrapport våren 2016 (Dnr T2016-05-19)

#### Uppdrag i budget 2018

I majoritetens förslag till budget för 2018 anges inledningsvis att ” Bilpooler ska underlättas”.

Vidare anges att:

”Exploateringsnämnden ska, i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, uppmuntra och skapa förutsättningar för bilpools- och laddinfrastruktur vid nya exploateringar.”

”Trafiknämnden ska söka samarbete med aktörer för att testa innovativa trafiklösningar i stadsmiljön.”

”Bolaget (Stockholm Parkering reds anm) ska arbeta med hållbar mobilitet där cykel och parkeringsplatser för bilpool i attraktiva lägen är en integrerad del”

Bostadsbolagen ska

”Uppmuntra och ge möjlighet för inrättandet av pryl- lådcykel- och bilpooler”

#### Ärendet

Miljöförvaltningen har uppdragit åt Trivector att sammanställa trender på bilpoolsområdet i Stockholm (bilaga 1).

Siffrorna visar en stadig ökning av såväl antal bilar som medlemmar i fasta bilpooler. Från det att Miljöförvaltningen började sammanställa uppgifter om bilpooler 2011 har antalet bilar i fasta bilpooler mer än fyrfaldigats och antalet medlemmar i denna typ av bilpooler har 9-faldigats. De fasta bilpoolerna växer i huvudsak ”organiskt” genom att kontinuerligt utöka antalet poolplatser (en poolplats kan ha ett eller flera fordon) samt även öka antalet fordon på populära poolplatser.

### Stadig ökning fasta poolbilar, kraftig ökning medlemmar



### Nya bilpoolsaktörer, (flytande och P2P) skakar om



De senaste åren har en ny typ av kommersiell bilpool tillkommit, flytande bilpooler. I dessa får bilpoolsbilarna hämtas och lämnas fritt inom bilpoolens verksamhetsområde. Körsträckorna blir därmed ”envägs”. Bilarna kan som regel inte förhandsbokas med längre framförhållning än 15 min. Kunderna hittar en ledig bil i närheten via en app och gps. Två företag har det senaste året öppnat flytande bilpooler i Stockholm. De flytande bilpoolerna har båda etablerat sig med stor flotta i ett svep. Idag finns bara det ena kvar, DriveNow, sedan Car2Go valde att lägga ner hösten 2016. Car2Gos officiella kommentar till valet att lägga ner verksamheten i Stockholm var att de inte lyckades locka tillräckligt många stockholmare att bli kunder. I enskilda samtal med såväl Car2Go som DriveNow framhålls att de höga parkeringskostnaderna gör det svårt att få lönsamhet i friflytande bilpooler i Stockholm.

En typ av privat bildelning, även kallat Peer-to-peer bilpooler, har också etablerat sig de senaste åren och det är första gången som Miljöförvaltningen även sammanställer uppgifter om denna typ av bildelning.

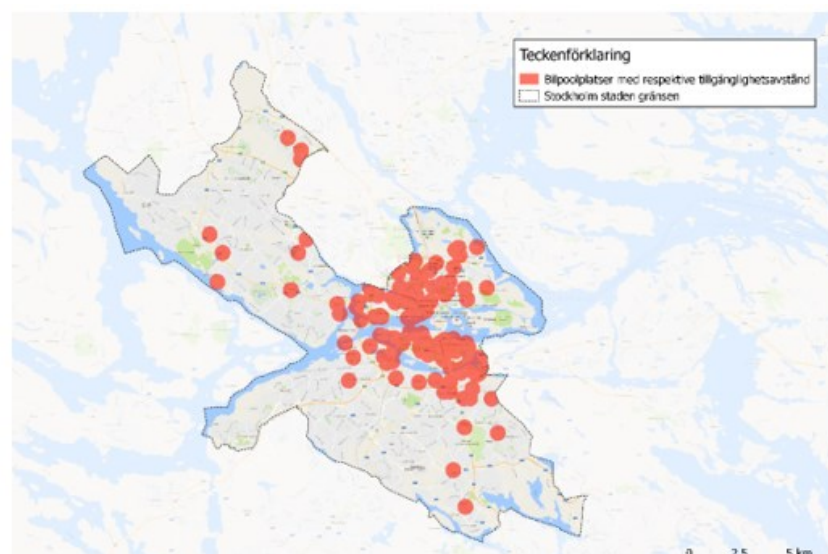
Sammantaget fanns vid utgången av 2016 drygt 800 poolbilar varav knappt 200 var privata inom sk Peer-to-peer tjänster. 800 poolbilar motsvarar mindre än 2 promille av personbilarna i Stockholms stad vid samma tid.

System	Antal bilar	Antal medlemmar
Fasta	341	13 370*
Flytande	300	20 000
Peer-to-peer	189	-

\*uppgifter om antal medlemmar i bilpoolen.nu saknas

### Bilpoolsbilarna finns framförallt i innerstaden

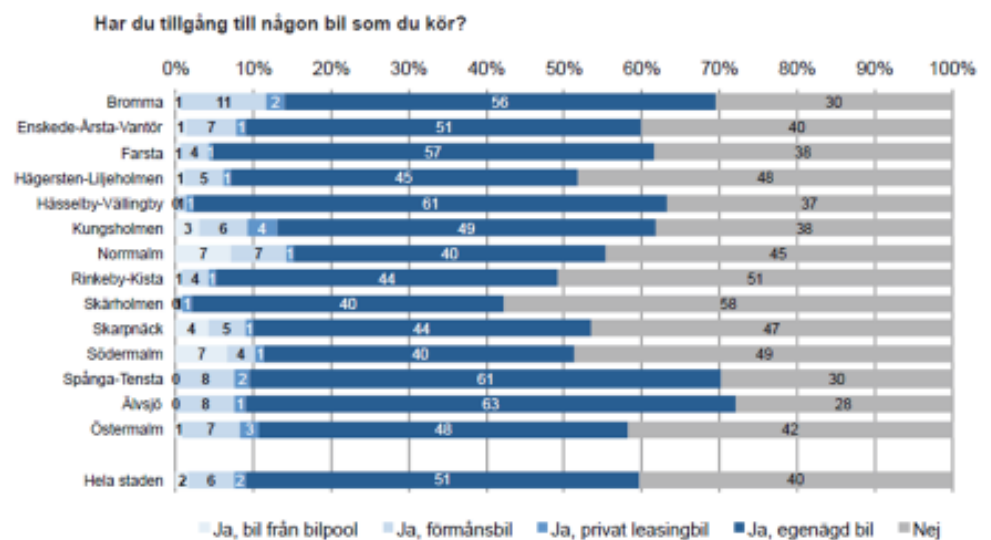
Även om närhet till en bilpoolplats är generell ganska hög i Stockholm är den också väldigt ojämnt fördelad. I stadens centrum, har nästan alla en bilpoolplats inom 400 m (detta även om man räknar bort Peer-to-peer och flytande bilpoolsverksamheterna). I ytterstaden saknar de flesta en bilpoolplats inom gångavstånd. Att bilpoolerna främst finns i innerstaden kan förklaras av flera faktorer som i sig gynnar bilpoolsföretagen; högre befolkningstäthet i innerstaden, bättre kollektivtrafikillgänglighet och inte minst högre avgifter för parkering och svårare att hitta lediga p-platser.



Om man bara ser till de traditionella bilpoolsverksamheterna, som har bilar parkerade på fasta platser, bor 39 procent av stockholmarna inom 400 meter från en bilpoolplats. 2014 var

motsvarande siffra 34 procent. (Avståndet 400 meter är ett normalt gångavstånd till t.ex. kollektivtrafik enligt TRAST. Gångavståndet är dock något längre än fågelvägsavståndet.)

## 2 procent av Stockholmarna har tillgång till bilpoolsbil



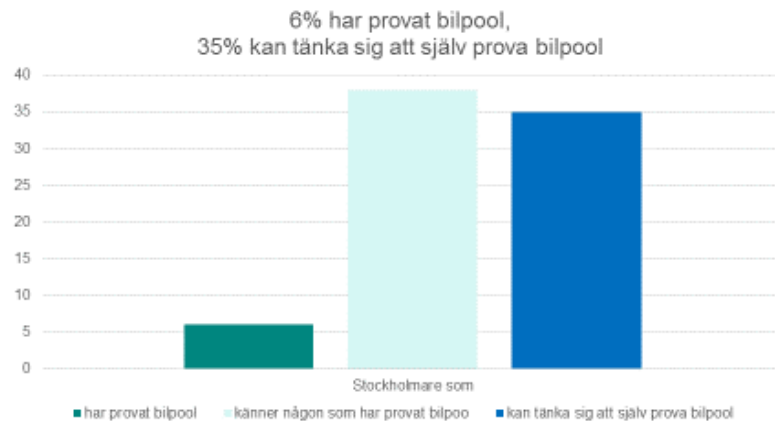
Källa Miljö och miljövanor i Stockholm 2016

I ”Stockholmarna och Miljön 2016” uppger 2 procent att de har tillgång till bilpoolsbil. Även denna undersökning visar tydligt att fördelningen är ojämn. Boende på Södermalm och Norrmalm uppger högst tillgång, följt av Skarpnäck och Kungsholmen.

## 6 procent av Stockholmarna har provat bilpool, 35 procent kan tänka sig att prova

I Stockholmsbussen som genomfördes hösten 2016 uppgav 6 procent av Stockholmarna att de provat bilpoolsbil och hela 35 procent att de kunde tänka sig att prova.

## Attityd och erfarenhet av bilpool hos stockholmarna



Källa: Stockholmsbussen dec 2016

### Ärendets beredning

Förvaltningens synpunkter och förslag reflekterar diskussioner på informell nivå med tjänstemän involverade i arbete med mobilitetstjänster och gröna p-tal på Stadsbyggnads-, Exploaterings- samt Trafikkontor.

### Förvaltningens synpunkter och förslag

Stockholms stad ska vara fossilbränslefri till 2040. Etappmålet högst 2,2 ton per stockholmare till 2020 i stadens miljöprogram samt beräkningar i strategin för fossilbränslefritt Stockholm anger att vägtrafikens utsläpp måste reduceras enligt följande

- 140 000 ton ska ske genom utbyte av fossila drivmedel och
- 80 000 ton ska ske genom minskad vägtrafik
- 8 000 ton ska ske genom åtgärder i stadens egen organisation.

Därutöver finns tydliga mål om framkomlighet inom framkomlighetsstrategin, som bl a innebär att gatorna i större utsträckning behöver tas i anspråk för kollektivtrafik, cykel, gång och godsleveranser.

Staden har tydliga mål och strategier för att utveckla och öka cykling, gång och kollektivtrafik samt godstrafik. Däremot saknas mål och konkret utformade strategier för hur staden vill främja alternativ till privat bil såsom bildelning, samåkning samt kombinerade mobilitetstjänster.



Bilpooler och annan kombinerad och delad mobilitet har potential att

- hjälpa fler stockholmare att leva ett bra liv med möjlighet till de resor och transporter de har behov av - utan att behöva äga en egen bil,
- bidra till att minska (dämpa ökningen) av såväl antalet bilar som trafikarbetet
- minska behovet av p-platser
- bidra till att bilparken blir mindre fossilberoende.

För att bilpooler i kombination med kollektivtrafik, gång och cykel, hyrbil och taxi mm ska kunna få stockholmare med mer än väldigt sporadiskt bilbehov att avstå från egen bil behövs ett viss minsta tillgänglighet av delad bil. Så länge utbudet är för lågt blir bildelning inte ett alternativ för många, så länge många behåller privat bil trots svårigheter med parkering och trängsel blir tillgången på poolbilar bara långsamt bättre. Ett moment 22 som länge varit ett faktum i Stockholm.

Utvecklingen i Stockholm är positiv. Trots det gör miljöförvaltningen bedömningen att utbudet hittills är alldeles för lågt för att på ett avgörande sätt påverka trafikutveckling och trängsel. Det finns anledning att följa hur god mobilitetstillgång som krävs för att locka hushåll att ge upp sin egen (eller en av sina) bilar.

Hinder för utvecklingen

- Ojämn efterfrågan på bilpoolstjänsterna - efterfrågan är stor på helger och kvällar och låg på kontorstid - en nyckel är sannolikt fler företagskunder
- Nuvarande närmast monopoliska situation för fasta bilpooler där en aktör står för den absoluta merparten av poolbilarna.
- Okunskap och låg kännedom om alternativen hos Stockholmare i kombination med rådande "bilnorm"
- Svårigheten att ge bilpooler plats på gatan i strategiskt viktiga lägen

Det är därför angeläget att staden fortsätter och ökar sina ansträngningar för att underlätta för bilpooler och kombinerad mobilitet.

Nedan listas ett antal satsningar som skulle kunna bidra till att ge delade bilar större genomslag i Stockholm, samtidigt som fler stockholmare får god eller förbättrad mobilitet.

Vid samtal med enskilda bilpooler anges att tillgång till parkering i attraktiva lägen är nyckeln för fortsatt bilpoolsexpansion.

För att bilpoolssatsningar och mobilitetspaket också ska påverka biltrafiken krävs även att p-platstillgången minskar där bilpoolsbilarna placeras. Erfarenheter från Berlin och München anger t ex att för varje bilpoolsbil som ges plats (på gatan) bör minst tre p-platser tas bort.

Utredningen för cirkulär ekonomi föreslår att det ska bli möjligt att öronmärka p-platser för bilpoolsbilar på gatumark. I budgetpropositionen för 2018 anges att regeringen är angelägen att underlätta för bilpooler, bl a genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark.

- Det finns anledning för staden att följa ärendets hantering inom regeringskansliet för att eventuellt redan under 2018 **förbereda sig för möjligheten att erbjuda bilpoolsplatser på gatumark** så att man är beredd om/när möjligheten ges. Statusen nu är att ”ärendet bereds inom regeringskansliet” och en kvalificerad gissning är att nästa steg i processen antingen annonseras senast i samband med regeringens vårbudget, eller hamnar i vänteläge pga att det är valår 2018. Miljöförvaltningen kan fortsätta bevaka frågans hantering inom regeringskansliet men arbete med att reservera p-platser ligger utanför förvaltningens ansvarsområde.
- **Följ upp effekten av stadens kommande halvöppna/öppna bilpool.** På samma sätt som Stockholms stad använder egna erfarenheter av att använda el- och miljöbilar för att inspirera och motivera andra aktörer att göra detsamma kan stadens erfarenheter av att gå över till halvöppen/öppen bilpool hjälpa andra. När staden nu genomför vad som kan komma att bli en av Sveriges största upphandlingar av öppen/halvöppen bilpool ges en möjlighet att skaffa svar i stadens egen verksamhet på många av de frågor organisationer och företag ställer inför ev. övergång till bilpool. Aspekter att granska är hur övergången till bilpool påverkar egna verksamheter med avseende på kostnader, fordonstillgång och bilarnas miljöprestanda, liksom om, och i så fall hur, tillgängligheten för bilpool för Stockholmarna påverkas. Miljöförvaltningen föreslår att detta bereds inom arbetsgruppen för kategoristöd fordon. Finansiering för eventuellt konsultstöd behöver lösas.

- **Information för att bidra till kännedom om existerande utbud av mobilitetstjänster hos Stockholmarna.**  
Miljöförvaltningen kommer genomföra informationsinsatser med koppling till mobilitetstjänsterna som utvecklas inom ramen för Eccentric. Därutöver undersöks möjligheterna att i samarbete med förvaltningens satsning Klimatsmarta Stockholmare genomföra någon form av konkret prova på aktivitet tillsammans med marknadsaktörer under 2018. Även Trafikkontorets ”Ser du möjligheterna-satsning” kommer att inbjudas till samarbetet.
- **Miljöförvaltningen kan stötta stadens bostadsbolag** med kunskap och idéer i deras uppdrag för att bilpoolsplatser och mobilitetstjänster etableras för boende respektive kommersiella hyresgäster i existerande bestånd.
- **Bilpoolskarta som visar såväl existerande som planerade bilpoolsplatser.** Syftet är att ge bra överblick för stockholmare som överväger att inte längre ha bil, som kanske ska flytta och därmed ändå förändra sina resvanor etc. En sådan karta kan även vara till nytta i planarbetet. Miljöförvaltningen avser att undersöka förutsättningarna för att skapa en samlad och levande bilpoolskarta i samverkan med intresserade bilpoolsleverantörer. För att även kunna peka ut platser där bilpoolstjänster utlovas inom ramen för detaljplaner eller bygglov krävs att Stadsbyggnadskontoret tillgängliggör en förteckning/fil med uppgifter om överenskomna bilpoolssatsningar samt håller den uppdaterad med viss regelbundenhet. Ambitionen är att göra denna karta utan stora kostnader med hjälp av något av stadens egna kartverktyg.

Huvuddelen av stockholmarna (och deras bilar) bor emellertid inte i nybyggda fastigheter utan i äldre bestånd. Miljöförvaltningen anser att bilpooler och mobilitetstjänster även bör främjas i befintlig bebyggelse. Satsningarna bör fokuseras till täta områden som utmärks av att det redan är svårt och dyrt att parkera sin bil, att kollektivtrafikförsörjning och cykelvägar är väl utbyggda samt att det finns väl fungerande service- och fritidsutbud i närområdet. Det måste också finnas ett intresse hos leverantörer av mobilitetstjänster att etablera sig på platsen. För att öka möjligheterna till god beläggning av pooltjänster även under kontorstid är placering i blandad bebyggelse, dvs med både bostäder och verksamheter, att föredra.

Satsningar på kombinerade mobilitetsstationer där flera tjänster såsom bilpoolsbilar, låncyklar och ibland även lastcyklar samlas på en och samma plats har i städer i Europa visat sig kunna påverka färdemedelsval i en hållbar riktning. Vidare har invånarna i berörda kvarter accepterat och t o m uppskattat att p-platser tagits bort och ersatts med levande gatumiljöer som också inkluderar mobilitetstjänster. Goda exempel att lära av, där detta ses som innerstadsutveckling på kvartersnivå, finns bl. a i Köpenhamn (<https://www.nymobilitet.dk/>) och Berlin (<https://www.youtube.com/watch?v=FCJrFpnnK3g>).

Miljöförvaltningen förordar att staden engagerar sig för att få till stånd någon/några mobilitetsstationer i befintlig bebyggelse och bidrar gärna med sin kunskap. Tillfälle att genomföra denna typ av satsningar ges t ex när planer i lämpliga lägen görs om. Om/när möjligheten att ge plats för bilpooler på gatumark ges kan staden även överväga att pröva att etablera temporära mobilitetsstationer i utkanten av sommargångator. Miljöförvaltningen lyfter även detta i ”Remiss av Offentliga rum – förslag på komplettering till Framkomlighetsstrategin”, tjänsteutlåtande till miljö- och hälsoskyddsnämnden den 14 november 2017, dnr 2017-14044.

SLUT

### **Bilagor**

1. Bilaga Bilpool i Stockholm – trender och nuläge 2017, Trivector PM 2017:29